SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Proceedings of the Standing Senate Committee on

FISHERIES AND OCEANS

Chair:
The Honourable FABIAN MANNING

Thursday, March 22, 2018

Issue No. 26

Twenty-fourth meeting:

Study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities

WITNESS:
(*See back cover*)

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

PÊCHES ET DES OCÉANS

Président :
L'honorable FABIAN MANNING

Le jeudi 22 mars 2018

Fascicule nº 26

Vingt-quatrième réunion :

Étude sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent

TÉMOIN :
(*Voir à l'endos*)

53890

STANDING SENATE COMMITTEE
ON FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Fabian Manning, *Chair*

The Honourable Marc Gold, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Christmas
Coyle
* Day
(or Mercer)
* Harder, P.C.
(or Bellemare)
(or Mitchell)
Hartling
McInnis
Munson
Plett
Poirier
Raine
Ringuette
* Smith
(or Martin)
* Woo
(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Coyle was added to the membership (*February 21, 2018*).

The Honourable Senator Greene was removed from the membership of the committee, substitution pending (*February 21, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES PÊCHES ET DES OCÉANS

Président : L'honorable Fabian Manning

Vice-président : L'honorable Marc Gold

et

Les honorables sénateurs :

Christmas
Coyle
* Day
(ou Mercer)
* Harder, C.P.
(ou Bellemare)
(ou Mitchell)
Hartling
McInnis
Munson
Plett
Poirier
Raine
Ringuette
* Smith
(ou Martin)
* Woo
(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Coyle a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 21 février 2018*).

L'honorable sénateur Greene a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 21 février 2018*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, March 22, 2018
(60)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 8:38 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Coyle, Gold, Manning, McInnis, Poirier, Raine and Ringuette (7).

In attendance: Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Ben Silverman, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, April 14, 2016, the committee continued its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESS:

Canadian Lifeboat Institution:

Brian Cook, Vice President.

The chair made a statement.

Mr. Cook made a statement and answered questions.

At 9:35 a.m., the committee suspended.

At 9:40 a.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft budget.

At 9:45 a.m., the committee suspended.

At 10:14 a.m., the committee resumed in public.

It was agreed that the following budget application for the fiscal year ending March 31, 2019, in relation to a special study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

SUMMARY OF BUDGET

ACTIVITY 1: FACT-FINDING MISSION IN ONTARIO, QUÉBEC AND NUNAVUT	$ 184,247
TOTAL	$ 184,247

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 22 mars 2018
(60)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 8 h 38, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Coyle, Gold, Manning, McInnis, Poirier, Raine et Ringuette (7).

Également présents : Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Ben Silverman, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 avril 2016, le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Canadian Lifeboat Institution :

Brian Cook, vice-président.

Le président prend la parole.

M. Cook fait un exposé, puis répond aux questions.

À 9 h 35, la séance est suspendue.

À 9 h 40, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine une ébauche de budget.

À 9 h 45, la séance est suspendue.

À 10 h 14, la séance publique reprend.

Il est convenu que la demande de budget suivante pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2019, en lien avec une étude spéciale sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent, soit approuvée pour présentation au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

RÉSUMÉ DU BUDGET

ACTIVITÉ 1 : MISSION D'ENQUÊTE EN ONTARIO, AU QUÉBEC ET AU NUNAVUT	184 247 $
TOTAL	184 247 $

At 10:15 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

À 10 h 15, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Chantal Cardinal

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, March 22, 2018

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day in public at 8:38 a.m. to study Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities; and in camera, for the consideration of a draft budget.

Senator Fabian Manning (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good morning. My name is Fabian Manning, a senator from Newfoundland and Labrador, and I am pleased to chair this meeting this morning.

Before I give the floor to our witness, I would invite the members of the committee to introduce themselves but I would like to first take the opportunity to welcome our newest member of the committee, Senator Mary Coyle from Nova Scotia, who will be a permanent member of our committee.

Senator Gold: Marc Gold, Quebec.

Senator Raine: Nancy Greene Raine, British Columbia.

Senator Poirier: Rose-May Poirier, New Brunswick.

Senator McInnis: Thomas McInnis, Nova Scotia.

The Chair: Thank you, senators. There may be others joining us shortly.

The committee is continuing its study on maritime search and rescue activities, including current challenges and opportunities. This morning, we are pleased to welcome Brian Cook, Vice President, Canadian Lifeboat Institution.

On behalf of the members of the committee, I thank you for become here today. I understand you have opening remarks, and following the presentation, members of the committee will have questions for you.

Brian Cook, Vice President, Canadian Lifeboat Institution: I went on a bit in my paper so I won't be able to speak to everything, but I hope you have a chance to read it as I think this is an issue that provokes great passion and concern with you, Senator Manning.

I think I can speak for my people in that, although we are a voluntary private organization, our people are very passionate about becoming skilled in being able to conduct search and rescue at sea and assist people in distress.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 22 mars 2018

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 8 h 38, en séance publique, pour étudier les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent, puis à huis clos, pour étudier une ébauche de budget.

Le sénateur Fabian Manning (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonjour. Je m'appelle Fabian Manning, sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador, et je suis heureux de présider la réunion de ce matin.

Avant de céder la parole à notre témoin, j'invite les membres du comité à se présenter. J'aimerais tout d'abord profiter de l'occasion pour souhaiter la bienvenue au nouveau membre permanent de notre comité, la sénatrice Mary Coyle, de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Gold : Marc Gold, Québec.

La sénatrice Raine : Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Poirier : Rose-May Poirier, du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur McInnis : Thomas McInnis, Nouvelle-Écosse.

Le président : Merci, sénateurs. Il se peut que d'autres participants se joignent à nous sous peu.

Le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. Ce matin, nous sommes heureux d'accueillir Brian Cook, vice-président de la Canadian Lifeboat Institution.

Au nom des membres du comité, je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Je crois comprendre que vous avez des remarques liminaires, après quoi les membres du comité auront des questions à votre intention.

Brian Cook, vice-président, Canadian Lifeboat Institution : Je me suis un peu laissé emporter dans mon document, de sorte que je ne pourrai pas tout dire. J'espère que vous aurez l'occasion de le lire puisqu'il s'agit selon moi d'un problème qui soulève les passions et qui vous préoccupe, sénateur Manning.

Je pense pouvoir m'exprimer au nom de mes compatriotes en disant que même si nous sommes un organisme privé à participation volontaire, nos collaborateurs souhaitent ardemment être qualifiés dans les opérations de recherche et de sauvetage en mer afin d'aider les personnes en détresse.

With your permission, I will start with reading but there is far too much so I will mention where I am speaking if I switch paragraphs.

The Canadian Lifeboat Institution is a small, federally registered charity comprised entirely of volunteers and founded in 1981 as a search and rescue organization dedicated to promoting marine safety and assisting mariners in distress.

Our primary area of operations is in the Lower Fraser River and the southern Strait of Georgia, known as the Salish Sea by many West Coasters. In the fishing village of Steveston, we have the *Fraser Lifeboat*, an ex-Tyne class offshore lifeboat, which we purchased from the RNLI in England a few years ago.

Across the river in Ladner, another fishing community of old, we have the *Delta Lifeboat*, formerly called the *Steveston*. She's very familiar to mariners on the West Coast over the last 30 years and is owned by one of our long-time members, who has conducted hundreds of rescues at sea, and is leased to CLI.

Over the past 35 years, CLI has been involved in many hundreds of rescues and assists to fishing vessels, commercial craft such as tugs and barges and, increasingly, to pleasure craft. I believe our successful experience and some of our lessons learned can be of interest and value to committees such as yours, which are concerned with the complex and compelling task of ensuring a sufficient and effective marine search and rescue architecture on the West Coast as on the East Coast, the Great Lakes and in the North, of course.

To a certain extent, CLI can represent a non-governmental volunteer component and provide details about the challenges and opportunities of working with such entities as the Canadian Coast Guard and the former Coast Guard Auxiliary which, in B.C., is now called the Royal Canadian Marine Search and Rescue. I understand you visited their facility in Sooke.

Our crew members include retired naval personnel, coastal tug masters, retired fishermen, boaters, diesel and other heavy equipment engine engineers — who are very important when you're running older vessels that require a lot of care — and some pilots, actually, who have been involved in air search and rescue and bring interesting skills to our group.

Si vous me le permettez, je vais d'abord lire, mais étant donné qu'il y a beaucoup trop d'information, je vous indiquerai où je suis lorsque je changerai de paragraphe.

La Canadian Lifeboat Institution, ou CLI, est un petit organisme de bienfaisance agréé par le gouvernement fédéral composé entièrement de bénévoles. Elle a été fondée en 1981 en tant qu'organisme de recherche et de sauvetage voué à la promotion de la sécurité maritime et à l'assistance aux marins en détresse.

Notre principale zone d'opérations se trouve dans le bas Fraser et le détroit de Georgia Sud, appelés la mer des Salish par de nombreux habitants de la côte Ouest. Dans le village de pêche de Steveston, nous avons le *Fraser Lifeboat*, une embarcation de sauvetage extracôtière de classe ex-Tyne que nous avons achetée il y a quelques années auprès de la Royal National Lifeboat Institution, en Angleterre.

De l'autre côté de la rivière de Ladner, une autre communauté de pêcheurs d'autrefois, nous avons le *Delta Lifeboat*, anciennement appelé le *Steveston*. L'embarcation est très connue des marins de la côte Ouest depuis 30 ans, et appartient à l'un de nos membres de longue date, qui a effectué des centaines de sauvetages en mer. Le navire est loué à notre institution.

Au cours des 35 dernières années, la CLI a participé à plusieurs centaines de sauvetages et d'assistances pour des navires de pêche, des embarcations commerciales telles que des remorqueurs et des barges, ainsi qu'un nombre grandissant d'embarcations de plaisance. Je crois que notre expérience fructueuse, ainsi que certaines leçons que nous avons tirées peuvent être intéressantes et utiles pour des comités comme le vôtre, qui ont la tâche complexe et impérieuse de veiller à ce qu'il y ait une structure de recherche et sauvetage maritime suffisante et efficace sur la côte Ouest, de même que sur la côte Est, dans les Grands Lacs et dans le Nord, bien sûr.

Dans une certaine mesure, la CLI peut représenter la composante bénévole non gouvernementale et fournir des précisions sur les défis et les possibilités que représente la collaboration avec des entités telles que la Garde côtière canadienne et l'ancienne Garde côtière auxiliaire qui, en Colombie-Britannique, s'appelle désormais le Royal Canadian Marine Search and Rescue. Je crois savoir que vous avez visité leurs installations à Sooke.

Parmi les membres de notre équipage, on compte du personnel naval à la retraite, des capitaines de remorqueurs côtiers, des pêcheurs à la retraite, des plaisanciers, des mécaniciens de moteurs diesel et d'autres équipements lourds — qui sont très importants à bord de vieux navires nécessitant beaucoup de soins —, et même des pilotes ayant participé à des opérations de recherche et de sauvetage aériennes, qui apportent des compétences intéressantes à notre groupe.

Then we have specific people, such as nurses, to ensure that our first aid training is up to scratch, plus people who have no knowledge of going to sea; we do want to bring in younger people and people new to the environment, and we do a lot of our own internal training.

Just to place us in a larger context, we are an associate member of the International Maritime Rescue Federation, the world body under the United Nations' auspices for dealing with issues of search and rescue safety at sea. One of our members, who is European but has lived in Canada for many years, attended two of their mass casualty exercises that are conducted pretty well every year somewhere in Europe. Europe is the centre of highly skilled and very experienced search and rescue organizations, many of which are non-governmental. They're societies.

We're also active with the Marine Emergency Response Coordination Committee, MERCC, which is co-chaired by the Canadian Coast Guard and the Port of Vancouver operations centre. I think it is a very worthwhile effort, only under way for about four years, to try to bring all possible players — federal, provincial, municipal and volunteers such as us — together so we at least get to talk to each other.

We exchange views, we do some specialized training and we do exercises. I think the idea is to be able to have some basis, even if it's rudimentary, so that if there is ever a major emergency such as an earthquake or a mass casualty, particularly in the Vancouver area, all the players can be contacted, called out and participate.

For us, as a volunteer organization, it's important that we are able to participate in these groups because it gives our people a sense of doing something valuable but we also learn each others' languages. The marine language can be specialized, and I hope I don't use too many acronyms or anything today.

But before you can actually work together, you have to at least know who the other players are and I find organizations like that are very useful. If you have an opportunity to call of one of those people as a witness, I think it would give you an interesting perspective on some of the very large coordination efforts on the West Coast within the crowded waterways from Victoria up to Vancouver, and even in the Strait of Georgia.

I understand next week you have a witness from the Fish Safe river safety committee. It's a component of WorkSafe B.C., which was Workers Compensation, and they have been active in dealing with the issues of safety among fishermen.

Nous avons ensuite des personnes particulières, comme des infirmières, qui veillent à ce que notre formation en premiers soins soit à la hauteur, en plus de personnes qui n'ont aucune connaissance de la mer; nous voulons attirer des jeunes et des gens qui ne connaissent pas le milieu, et nous faisons beaucoup de formation à l'interne.

Pour nous situer dans un contexte plus large, nous sommes membres associés de l'International Maritime Rescue Federation, l'organisme mondial sous les auspices des Nations Unies qui traite des problèmes de sécurité relatifs à la recherche et au sauvetage en mer. Un de nos membres, un Européen qui a vécu au Canada de nombreuses années, a assisté à deux exercices de la fédération d'incidents faisant un grand nombre de victimes, qui se déroulent pratiquement chaque année quelque part en Europe. L'Europe est le centre des organisations de recherche et de sauvetage hautement qualifiées et très expérimentées, dont beaucoup sont non gouvernementales. Ce sont des sociétés.

Nous sommes également actifs au sein du Marine Emergency Response Coordination Committee, le MERCC, qui est coprésidé par la Garde côtière canadienne et le Centre des opérations du port de Vancouver. Le comité, en place depuis quatre ans seulement, est selon moi un effort très louable de réunir tous les acteurs possibles — les instances fédérales, provinciales et municipales, et des bénévoles comme nous — afin que nous puissions au moins nous parler.

Nous échangeons des points de vue, faisons de la formation spécialisée et effectuons des exercices. Je pense que l'idée est d'avoir une certaine base, même si elle est rudimentaire, de sorte qu'en cas d'urgence majeure comme un tremblement de terre ou un incident faisant un grand nombre de victimes, en particulier dans la région de Vancouver, tous les intervenants puissent être contactés, appelés à intervenir et participer.

En tant qu'organisation bénévole, il est important pour nous de faire partie de ces groupes, car cela donne à nos membres l'impression de faire quelque chose d'utile, mais nous devons aussi apprendre le vocabulaire des uns et des autres. Le jargon maritime peut être spécialisé, et j'espère que je n'utilise pas trop d'acronymes ou de termes de ce genre aujourd'hui.

Cependant, avant de pouvoir réellement travailler ensemble, il faut au moins savoir qui sont les autres joueurs, et je trouve que des organisations comme celle-là sont très utiles. Si vous avez l'occasion de convoquer une de ces personnes à témoigner, je pense que cela vous donnerait un point de vue intéressant sur de très gros efforts de coordination déployés sur la côte Ouest, dans les voies navigables achalandées entre Victoria et Vancouver, et même dans le détroit de Georgia.

Je crois comprendre que la semaine prochaine, vous entendrez un témoin du Fish Safe river safety committee, un volet de WorkSafeBC, auparavant Workers Compensation, qui s'est activement occupé des questions de sécurité chez les pêcheurs.

Senator, being from Newfoundland, I think you know fishermen can be a very independent and opinionated lot. One of the concerns we've had is that they've been around forever but partly that means some of the newer lessons may not have been learned.

I think organizations like Fish Safe, because they come from fishermen, they understand fishermen and they are trying to bring that dangerous business into a healthier situation where people will police themselves. They will wear their protective gear and take lessons in how to load their vessels properly, so we're pleased to be part of that group, as well.

If I can refer you to paragraph 9, it's a follow-up from CLI activity in the Fraser River and the Strait of Georgia. We've carved out a niche over the last 35 years. Although in the early years of our growth, we did do on-call kinds of responses. Coast Guard radio would call us in the middle of the night but because our people are drawn from all over the Vancouver area, we cannot do the on-call 50 minutes to the boat flash up and go. That's what the Royal Canadian Marine Search and Rescue organization does in B.C. and what the Coast Guard Auxiliary does in other parts of the country.

We have planned our times at sea and from experience those plans often include acting as a patrol and safety boat during large fisheries, particularly in the Lower Fraser River, where every four years there is a major sockeye run that's coming up this summer. My experience is the one in 2014 where, in a period of seven or eight weeks, our two boats were out day after day, and often long days of 12 to 16 hours.

One of the things we ended up doing was patrolling to provide a safety backup to the fishermen, many of whom had not been on the water for many months. Some boats were somewhat suspect and some of their people were new to the industry, so there were a fair number of accidents. We were there for that.

Our other function, which we developed a lot in 2014 and expect to happen again, is we would often lead through commercial craft, like tugs and barges, rail ferries and deep sea ships coming in, upriver and downriver, all the way to New Westminster. We would proceed them at a distance and try to get the fishermen to part the waters.

The Fraser is a busy, fast and dangerous river and when the fishermen are there, their nets almost completely block the navigable channel of the river.

These fisheries are very fast openings and closings. The fishermen are compelled to work as quickly as they can, which means they sometimes don't look up when this big bow is getting closer and closer. We found we had a useful function in

Vous qui venez de Terre-Neuve, sénateur, vous savez sûrement que les pêcheurs peuvent être très indépendants et avoir des idées arrêtées. L'une des préoccupations que nous avons eues, c'est qu'ils sont là depuis toujours, ce qui signifie notamment que certaines des leçons récentes n'ont peut-être pas été apprises.

Puisqu'elles se composent de pêcheurs, je pense que des organisations comme Fish Safe comprennent ces gens et essaient de ramener ce domaine dangereux dans une situation plus saine où les gens se surveillent eux-mêmes. Ils portent leur équipement de protection et apprennent à charger correctement leurs bateaux. Nous sommes donc heureux de faire partie de ce groupe aussi.

J'aimerais vous renvoyer au paragraphe 9, qui fait un suivi sur l'activité de la CLI dans le fleuve Fraser et le détroit de Georgia. Nous nous sommes taillé une place au cours des 35 dernières années, même si nous faisions des interventions sur appel dans nos premières années. La radio de la Garde côtière nous appelait au milieu de la nuit, mais, comme nos gens viennent de partout dans la région de Vancouver, nous ne pouvions pas être sur l'eau en 50 minutes. C'est ce que fait la Royal Canadian Marine Search and Rescue en Colombie-Britannique, de même que la Garde côtière auxiliaire dans d'autres régions du pays.

Nous avons planifié notre temps en mer et, par expérience, ces plans prévoient souvent d'agir comme patrouilleur et bateau de sécurité pendant les grandes pêches. C'est particulièrement vrai dans le bas Fraser, où il y a tous les quatre ans une importante remontée du saumon rouge, ce qui se prépare cet été. J'ai fait l'expérience de celle de 2014 où, sur une période de sept ou huit semaines, nos deux bateaux sont sortis jour après jour, et souvent pour de longues périodes de 12 à 16 heures.

Nous avons fini par patrouiller afin de fournir une équipe d'intervention auxiliaire aux pêcheurs, dont beaucoup n'avaient pas été sur l'eau depuis plusieurs mois. Certains bateaux étaient quelque peu suspects, et certains employés étaient nouveaux dans l'industrie, de sorte qu'il y a eu un bon nombre d'accidents. Nous étions là pour cela.

Notre autre fonction, que nous avons beaucoup exercée en 2014, et que nous prévoyons reprendre, consiste à ouvrir la voie aux navires commerciaux, comme des remorqueurs et des barges, des traversiers ferroviaires et des navires de haute mer, en amont et en aval, jusqu'à New Westminster. Nous les devançons à distance et essayons d'inciter les pêcheurs à s'écarter du chemin.

Le Fraser est un fleuve achalandé, rapide et dangereux, et, lorsque les pêcheurs sont là, leurs filets bloquent presque complètement le chenal navigable.

L'ouverture et la fermeture de ces pêches sont très rapides. Les pêcheurs sont obligés de travailler aussi vite qu'ils le peuvent, de sorte qu'ils ne lèvent parfois pas les yeux quand un grand arc se rapproche de plus en plus. Nous trouvions utile de

running ahead of the deep seas, going up to fishermen and saying, "You have a few minutes to pull your nets," and then standing by if there were close quarter situations, and there were a few.

The result is we worked more with the Coast Guard, the marine emergencies committee in giving everyone a clear sense of how complex the river can be. Consequently, I think this year and next year, you will find the coordination of activities in the Fraser during mass events will be even more productive than it has been in the past.

We also work with other large groups, such as yacht races. The weather can be lively in the Strait of Georgia, particularly in the swing seasons, and there is great opportunity for people to get themselves into trouble. Perhaps I could tell you about a couple of the constraints we have. We are small, we're volunteer and to a certain extent, we're an aging group, like many volunteer groups. One of our constraints is trying to get younger people in. We're approaching marine colleges. I was in the navy so I go to my local Naval Reserve unit to encourage people to join us as well. Fundraising is a big concern for us. I won't whine about them here but I put down a couple of our concerns in that regard.

We have an active file concerning import duties we had on our boat that brought from England. It's unresolved and has been going on for a while. However, we are able to raise sufficient funds to get out on the water a lot, and I think our role fills a niche that is valuable to the Coast Guard, in that we can be eyes on the water, not just on call outs when somebody is in extremis but when there are large activities occurring. We often call in events to Coast Guard and then are tasked because we're eyes on the water, and we find that's a valuable niche for us. We're not competing with other Coast Guard entities, of which there are not enough in my view, but we can complement those activities and be available if and when there is a requirement for a mass call out.

We're always looking at how to improve our training. Any way that we can be trained with and by a federal entity, such as the Coast Guard, is good for us and for them. They get to know us. We get quality training. Your Coast Guard on the West Coast is a first class group of people. They are hard working, they are smart and they've been good to us. They've drawn us into the fold, the team and make training available. More of that is valuable to our people, who are volunteers and are already devoting a lot of time. We can't afford to train them in very demanding courses.

devancer les navires de haute mer pour avertir les pêcheurs qu'ils ont quelques minutes pour tirer leurs filets, puis de nous tenir prêts en cas de collision, ce qui était rare.

Par conséquent, nous avons travaillé davantage avec la Garde côtière et le comité des urgences maritimes pour que chacun comprenne bien la complexité du fleuve. Cette année et la suivante, vous constaterez que la coordination des activités dans le Fraser lors des événements de masse sera encore plus productive que par le passé.

Nous travaillons également avec d'autres grands groupes, comme les courses de yachts. Le temps peut être mauvais dans le détroit de Georgia, en particulier pendant les saisons de transition, de sorte que les gens peuvent facilement avoir des ennuis. Je pourrais vous parler de quelques-unes de nos contraintes. Nous sommes une petite organisation composée de bénévoles, et notre groupe est vieillissant, dans une certaine mesure, à l'instar de nombreux groupes de bénévoles. L'une de nos difficultés est d'attirer les jeunes. Nous sollicitons donc les collèges maritimes. Puisque j'étais dans la marine, je vais à l'unité de la Réserve navale locale pour inciter les gens à se joindre à nous aussi. La collecte de fonds est une grande préoccupation aussi. Je ne vais pas pleurnicher à ce sujet ici, mais j'ai exprimé certaines de nos préoccupations à cet égard.

Nous avons un dossier actif concernant les droits d'importation de notre bateau en provenance de l'Angleterre. La question n'est pas résolue et perdure depuis un moment déjà. Cependant, nous arrivons à recueillir suffisamment de fonds pour sortir souvent sur l'eau, et je pense que notre rôle comble un créneau qui est précieux pour la Garde côtière : nous pouvons surveiller les eaux, pas seulement en réponse à des appels de détresse, mais aussi lors de grandes activités. Nous appelons souvent la Garde côtière lors d'événements, après quoi on nous confie le mandat puisque nous sommes des yeux sur l'eau; nous trouvons que c'est un créneau précieux. Nous ne faisons pas concurrence à d'autres entités de la Garde côtière, qui ne sont pas assez nombreuses selon moi, mais nous pouvons compléter ces activités et être disponibles en cas de besoin d'envergure.

Nous cherchons toujours à améliorer notre formation. Toute occasion de formation auprès d'une entité fédérale, comme la Garde côtière, est bonne pour nous et pour elle aussi. Ces gens apprennent alors à nous connaître, tandis que nous obtenons une formation de qualité. Votre Garde côtière sur la côte Ouest est un groupe de premier ordre. Ces personnes travaillent dur, sont intelligentes et ont été généreuses envers nous. Elles nous ont intégrés à l'équipe, et mettent la formation à notre disposition. C'est d'autant plus précieux pour nos gens, qui sont des bénévoles qui consacrent déjà beaucoup de temps à la cause. Nous ne pouvons donc pas nous permettre de les soumettre à des formations très exigeantes.

We do first aid and basic courses like that, but any time we can take training from the Coast Guard or with the Royal Canadian Marine Search and Rescue, it is valuable to us. I will leave it there, if I may, and answer any questions you have.

The Chair: Thank you, Mr. Cook. We're going to go to our deputy chair, Senator Gold, for the first questions.

Senator Gold: Thank you, Mr. Cook, for being here. It was very interesting.

You participated, in April 2017, in the annual Port of Vancouver major incident response exercise. And on your website, you indicate this exercise was of great value to the crews because you were able to test your equipment and refine your procedures. Could you expand on the lessons you learned from that type of exercise, and particularly whether you think the capacity of the search and rescue teams and systems on the West Coast are adequate to respond to a large scale incident?

Mr. Cook: The first lesson you always learn in one of these events is the primacy of communications, meaning how communications can be fouled up. That's always a good one. The more we talk and use the same radio procedures, try to use the same radios, know what the controlling authorities are. There are a variety of entities in the Vancouver mainland area. They don't always run on the same radio frequencies. We only see each other sometimes two or three times a year.

That's the biggest lesson, the more you can do together the more effective you will be when there is a real demand on your services. We always learn new procedures, everything from how to recover people in the water to transferring injured people from one kind of craft to another. We've worked with the big hovercraft on occasion, transferring people we picked up or taken out of smaller boats and transferred to them. It's those kinds of situations, the complexity of the harbour, the whole port complex of Vancouver, which isn't just Vancouver harbour. It's the coal complex down near White Rock and even into the Gulf Islands where there are anchorages. It's a busy place.

There was a big mass casualty exercise in the fall involving a B.C. ferry. We weren't able to get to that one, but a lot of the smaller outfits were there. Those teach you a lot of lessons about command and control, how to respond and work within a larger picture where there is always a fog of war. You only know 70 or 80 per cent of what's going on, you have to ask the right questions, listen carefully and position yourself where you can be of some use.

Nous dispensons des cours de premiers soins et des cours de base comme celui-là, mais, chaque fois que nous pouvons suivre une formation de la Garde côtière ou de la Royal Canadian Marine Search and Rescue, c'est d'une grande valeur à nos yeux. Je vais m'arrêter ici, si vous me le permettez, puis je répondrai à vos questions.

Le président : Merci, monsieur Cook. Nous allons maintenant céder la parole à notre vice-président, le sénateur Gold, qui posera les premières questions.

Le sénateur Gold : Monsieur Cook, je vous remercie d'être ici. C'était fort intéressant.

En avril 2017, vous avez participé à l'exercice annuel d'intervention en cas d'incident majeur du port de Vancouver. Sur votre site web, vous indiquez que cet exercice a été d'une grande aide aux équipages, car vous avez pu tester votre équipement et affiner vos procédures. Pourriez-vous nous parler des leçons que vous avez tirées de ce type d'exercice, et surtout, nous dire si vous pensez que la capacité des équipes et des systèmes de recherche et de sauvetage de la côte Ouest est suffisante pour intervenir en cas d'un incident à grande échelle?

M. Cook : La première leçon que nous tirons toujours dans ce genre d'événement est l'importance primordiale des communications, à savoir la mesure dans laquelle les communications peuvent être entravées. C'est toujours une bonne chose à savoir. Plus nous parlons et employons les mêmes procédures radio, essayons d'utiliser les mêmes radios en sachant qui sont les autorités compétentes... Il y a plusieurs entités dans la région de Vancouver. Elles n'utilisent pas toujours les mêmes fréquences radio. Nous ne nous voyons que deux ou trois fois par année.

C'est la plus grande leçon à tirer : plus vous pouvez collaborer, plus vous serez efficace lorsque vos services feront l'objet d'une véritable demande. Nous apprenons toujours de nouvelles procédures, de la récupération des personnes dans l'eau au transfert des blessés d'un type d'embarcation à l'autre. Nous avons travaillé à l'occasion avec le gros aéroglisseur pour lui transférer des personnes que nous avions récupérées ou retirées de plus petits navires. Il est question de ce genre de situation, de la complexité du port et de tout le complexe portuaire de Vancouver, qui ne se limite pas au port. Cela englobe le complexe de charbon près de White Rock, et même les îles Gulf, où il y a des ancrages. C'est donc un endroit achalandé.

À l'automne, il y a eu un gros exercice d'incident comportant de nombreuses victimes visant un traversier de la Colombie-Britannique. Nous n'avons pas pu y participer, mais beaucoup de petites organisations étaient là. Ces exercices vous enseignent beaucoup de leçons sur le commandement et le contrôle, sur la façon d'intervenir et sur la façon de travailler dans un cadre plus large, où il y a toujours un brouillard de guerre. Vous ne connaissez que 70 ou 80 p. 100 de la situation : vous devez poser

I don't believe, and I think many of my colleagues don't believe there are the resources on the West Coast, yet. That's not just in the Vancouver area, which is very demanding but, of course, mid-province if and when there's more deep sea traffic coming out of Prince Rupert. Several aspects of the West Coast marine environment are hugely demanding. The weather can be very disruptive. Senator, you know that about Newfoundland, but I would say the north coast of Vancouver Island, Hecate Strait and the west coast of Haida Gwaii can be demanding as well.

There is increasing traffic, a lot more pleasure craft and also a lot more commercial activity in the lower mainland. If we don't have the actual resources, making sure that the available resources are well coordinated and can talk to each other I think is a very good first step to try and maximize capability and close some of the gaps that I think are apparent.

Senator Gold: I will go on second round to give my colleagues a chance.

Senator Poirier: Mr. Cook, thank you for the presentation and for being here.

From what you have told us and from what I see, your organization is roughly made up of about 30 volunteers and like most organizations, you mention there are challenges in recruitment and retention and in the importance of getting the youth involved to be able to carry on. That's a challenge we hear from different groups out there.

In contrast to a lot of other voluntary maritime SARs organizations, what's different about yours is you don't depend on any government funding whatsoever, from what I can see. You described that you're doing fundraising and different things and I can just assume the costs of having an organization like yours. You're looking at training. Do you have your own equipment? If yes, obviously you have maintenance and operational costs, insurance for the volunteers, I would imagine. And I'm just naming a few.

I'm asking if you can share the type of fundraising you are doing, what challenges you are facing. It is a contrast to a lot who we have heard from and talked to where they depend on some type of government funding, federally provincially or locally. So if you can share that, it would be great.

les bonnes questions, écouter attentivement et vous positionner là où vous pouvez être utile.

Je ne crois pas, et je pense que beaucoup de mes collègues seront d'accord, qu'il y a suffisamment de ressources sur la côte Ouest pour le moment. Je ne parle pas seulement de la région de Vancouver, qui est très exigeante, mais bien sûr du milieu de la province, au cas où il y ait plus de trafic maritime à haute mer en provenance de Prince Rupert. Plusieurs aspects de l'environnement marin de la côte Ouest sont extrêmement exigeants. Le temps peut être très mauvais. Sénateur, vous en avez l'habitude à Terre-Neuve, mais je dirais que la côte nord de l'île de Vancouver, le détroit d'Hecate et la côte Ouest de Haida Gwaii peuvent aussi être difficiles.

On observe une circulation accrue dans le Lower Mainland; il y a beaucoup plus d'embarcations de plaisance et d'activités commerciales. Je pense que si nous n'avons pas les ressources nécessaires, la première chose à faire pour maximiser la capacité et combler certaines lacunes qui me semblent évidentes serait d'assurer une bonne coordination des ressources disponibles et de communiquer.

Le sénateur Gold : Je poursuivrai au deuxième tour, afin de donner à mes collègues l'occasion de poser des questions.

La sénatrice Poirier : Monsieur Cook, je vous remercie d'être ici, et merci de votre exposé.

D'après ce que vous avez indiqué et ce que j'ai constaté, votre organisme compte quelque 30 bénévoles et, comme la plupart des organisations, vous avez mentionné les problèmes de recrutement et de rétention ainsi que l'importance d'inciter les jeunes à participer pour assurer le maintien de vos activités. Divers groupes ont fait état de cet enjeu.

D'après ce que j'ai constaté, ce qui distingue votre organisme des autres organismes bénévoles de recherche et sauvetage maritimes, c'est que vous ne recevez aucun financement du gouvernement. Vous avez parlé de campagnes de financement et d'activités diverses. Je ne peux que m'imaginer les coûts d'un organisme comme le vôtre. Il y a notamment la formation. Avez-vous votre propre équipement? Si oui, vous avez certainement des coûts d'entretien et d'exploitation, ainsi que des frais d'assurance pour les bénévoles, j'imagine, pour n'en nommer que quelques-uns.

J'aimerais que vous nous parliez de vos activités de financement et des défis auxquels vous êtes confrontés. Votre situation se distingue de celle de nombreux organismes que nous avons entendus et avec lesquels nous avons discuté et qui dépendent d'un financement public quelconque, soit du financement fédéral, provincial ou local. Si vous pouviez parler de cet aspect, ce serait formidable.

Mr. Cook: Over the last three or four years, we've had to expand our activities. We're like the little engine that could, in a way.

For many years, we were a small society dedicated to supporting one boat or maybe two boats which belonged to our members. In 2013, we bought this very impressive retiring offshore lifeboat from the RNLI in the U.K., so now we have to buy our own boat, do the maintenance and upgrade and train to it. So that compelled our fundraising to be more imaginative. It's still not as coordinated. We're looking for someone who really knows fundraising and those are valuable qualities. We think we have a couple of people who might assist but a lot of what we do is personal contacts. Some of our senior members know people in the marine community, tug companies, stevedoring companies and import-export.

We get some funds from them, but it's usually after an event and it's simply paying for our fuel. So we just ask them for a donation, and it doesn't cover our actual costs.

For the last four years, as with many other search and rescue organizations in B.C., we apply to lottery and gaming, so all B.C. citizens are supporting us, in a way, with that grant. That has helped us buy new equipment, to a certain extent. They have a component of their granting that is for specified equipment.

We all contribute vast amounts of time, which can translate into a dollar amount and is then used for us to go out to organizations and say, "Our people are contributing X number of hours, say at an hourly cost."

We get some money from some service clubs. We will go and make a presentation, particularly if some of them are boaters and we have an in there: army, navy and air force organizations, as well as legions. You can usually ask for an annual grant at a legion. It's not a great deal of money, but it helps us with our specified projects.

All in all, it means we have to prioritize our repairs, purchases and upgrades for better equipment.

I will say we're proud of ourselves. We bought this boat from England, and we had a nine-year period to pay it off. Through our own efforts, we paid it off in three and a half years, which meant we could turn funds to repairs and maintenance.

M. Cook : Nous avons dû accroître nos activités ces trois ou quatre dernières années. D'une certaine façon, on pourrait nous comparer à la petite locomotive qui pouvait.

Nous avons été pendant de nombreuses années un petit organisme dont le rôle était d'appuyer un ou deux bateaux appartenant à nos membres. En 2013, nous avons acheté à la RNLI du Royaume-Uni un navire de sauvetage en mer retiré du service, un navire très impressionnant. Nous avons maintenant notre propre bateau; nous devons l'entretenir, le mettre à niveau et suivre une formation pour son exploitation. Nous avons dû faire preuve d'une créativité accrue pour nos activités de financement, mais nous n'avons toujours pas atteint le degré de coordination souhaité. Nous cherchons une personne ayant d'excellentes connaissances des activités de financement; c'est une compétence très précieuse. Nous croyons avoir trouvé deux ou trois personnes qui pourraient nous aider, mais beaucoup de nos activités dépendent de contacts personnels. Certains de nos membres les plus anciens ont des contacts dans l'industrie maritime, dans des entreprises de remorquage, des compagnies d'arrimage et des sociétés d'import-export.

Ces entités nous fournissent des fonds, généralement dans le cadre d'un événement de financement, mais cela couvre uniquement nos frais de carburant. Donc, nous leur demandons simplement des dons, mais cela ne couvre pas les coûts réels.

Ces quatre dernières années, comme beaucoup d'autres organismes de recherche et sauvetage de la Colombie-Britannique, nous avons demandé du financement de la société des loteries. Donc, d'une certaine façon, l'ensemble de la population de la province nous appuie par l'intermédiaire de cette subvention. Cela nous a permis d'acheter du nouvel équipement, dans une certaine mesure, car une part de la subvention est réservée à l'acquisition d'équipements précis.

Nous consacrons tous beaucoup de temps à l'organisme. Nous établissons ensuite la valeur de la contribution des membres, selon un taux horaire donné, ce qui nous permet d'informer les organismes que nous sollicitons.

Nous recevons du financement de clubs de services. Habituellement, nous faisons des présentations, en particulier auprès d'organismes qui comptent des plaisanciers parmi leurs membres, notamment des organismes de l'armée, de la marine et de l'aviation, et des légions. On peut habituellement demander une subvention annuelle aux légions. Ce n'est pas beaucoup d'argent, mais cela nous aide pour certains projets précis.

En somme, cela signifie que nous devons établir une liste des priorités pour les réparations, les acquisitions et la mise à niveau des équipements.

Nous sommes fiers de nous-mêmes. Nous avons acheté ce navire du Royaume-Uni et nous avions neuf ans pour le payer, mais nous y sommes parvenus en trois ans grâce à nos efforts. Cela nous a permis de réaffecter des fonds aux réparations et à

Fortunately, we get a considerable financial benefit from our own members who are good mechanics. They're worth their weight in gold. We can do a lot of first- and second-line maintenance and repairs. Many times I've thrown something in my trunk and taken it to a repair facility simply to keep our costs down. We can't go running to ship yards every time we have issues.

It's a variety of fundraising efforts. I don't believe we're working as well as we should yet. We try to regularize what we do and reach out to any organization with an interest in search and rescue. Of course, every other search and rescue organization is making appeals to them as well.

Senator Poirier: When you say CLI is not dependent on government funding, is it that you've never applied, or you applied and—

Mr. Cook: No, we never applied. We took the model from RNLI in England, which, for 200 years — it grew out of fishermen and villagers helping themselves, rowing out to vessels in distress. Gradually, it grew into a national organization, and now it's a huge corporation. We have people who visited them. We buy their boats on occasion. We've taken them as a model for our fundraising.

Some of our people have been in at the inception of the Coast Guard Auxiliary in B.C., which only started in the early 1980s. Until then, there had been nothing like that as an assist to the Coast Guard. Our people found once you get into an organization with those types of constraints, you may end up having to meet financial, administrative or other demands that you just don't have the resources to meet. We always decided we would be our own boss as much as possible, but always trying to integrate, at least at a working level, with other entities.

Senator Poirier: Congratulations, because it looks like you guys are doing a good job.

Mr. Cook: I think we are right now, particularly in our reaching out to other groups like the Coast Guard, Royal Canadian Marine Search and Rescue, and federal entities.

Senator Poirier: We're doing a study and the committee will be writing a report. We will be sending recommendations. Which recommendations do you believe are crucial and absolutely needed that you recommend be in the report to improve marine search and rescue?

l'entretien. Nous pouvons heureusement faire des économies grâce aux compétences de nos membres en mécanique, qui valent leur pesant d'or. Nous pouvons nous charger de l'entretien et des réparations de première et de deuxième ligne. Il m'est arrivé d'apporter moi-même une pièce dans un atelier de réparation afin de limiter les coûts. Nous ne pouvons nous permettre de faire appel à un chantier maritime chaque fois que nous avons un problème.

Nous avons diverses activités de financement. À mon avis, nous ne sommes pas encore aussi efficaces que nous devrions l'être. Nous tentons de régulariser nos activités et de communiquer avec toutes les organisations ayant un intérêt pour les activités de recherche et sauvetage, comme le font évidemment tous les autres organismes de notre secteur.

La sénatrice Poirier : Lorsque vous dites que la CLI ne dépend pas du financement du gouvernement, est-ce parce que vous n'en avez jamais demandé, ou parce que vous avez présenté une demande et...?

M. Cook : Nous n'avons jamais demandé du financement. Nous avons adopté le modèle de la RNLI du Royaume-Uni, qui, pendant 200 ans... À l'origine, il s'agissait d'entraide entre pêcheurs et villageois; on venait en aide aux navires en détresse à l'aide d'embarcations à rames. Cela s'est transformé graduellement en organisme national, pour enfin devenir l'énorme société que nous connaissons aujourd'hui. Certains de nos membres y ont fait une visite, et nous achetons parfois des navires de cette société. Nous en avons fait notre modèle pour nos activités de financement.

Certains de nos membres sont là depuis la création de la Garde côtière auxiliaire en Colombie-Britannique, ce qui remonte seulement au début des années 1980. Il n'existait jusque-là aucun organisme de ce genre pour appuyer la Garde côtière. Nos gens ont constaté qu'il arrive parfois que la participation au sein d'organisations ayant ce type de contraintes s'accompagne d'exigences financières, administratives ou autres pour lesquelles on manque tout simplement de ressources. Nous avons toujours été déterminés à préserver notre indépendance le plus possible, mais en tentant tout de même d'assurer une intégration avec d'autres entités sur le plan opérationnel.

La sénatrice Poirier : Je tiens à vous féliciter, car il semble que vous faites un excellent travail.

M. Cook : Je pense que c'est le cas actuellement, en particulier sur le plan de la collaboration avec d'autres entités, notamment la Garde côtière, le Royal Canadian Marine Search and Rescue et d'autres organismes fédéraux.

La sénatrice Poirier : Le comité fait une étude, qui sera suivie de la rédaction d'un rapport assorti de recommandations. Selon vous, quelles sont les recommandations que vous jugez essentielles et absolument nécessaires et que nous devrions

Mr. Cook: As I said, I believe the Coast Guard on the west coast is an impressive entity — and RCSR. If you want to do evidence-based planning, if you get it from groups like that— where are the major sources of instance, who is involved — it can allow targeting for educational campaigns, navy enforcement campaigns and equipment purchases. I believe the Coast Guard has not received the kinds of resources on occasion they could use on the West Coast.

My recommendation would be to grill them but listen to them as real experts in the field. If they say they need a particular type of craft or equipment, I would say, "There is the evidence," which can be checked out easily enough. You can compare with other coast guards, U.S. or the RNLI, to see what is necessary for this marine environment.

I don't think those issues can be solved by centralized planning. They should be localized or listened to from where the events are happening. That would be my recommendation.

Senator Poirier: Thank you.

Senator McInnis: Thank you for coming.

Just apropos of your answer, I'm not sure Transport Canada gives enough attention to the Coast Guard. We've heard that at a couple of hearings. I don't remember when they took over the Coast Guard, but it's just not given the importance. Perhaps that's something we should mention in our report.

In any event, it's wonderful work you do, but would you distinguish for me your organization from that of the search and rescue auxiliary? Are you event-driven? Are your boats on the water on a daily basis?

Mr. Cook: No.

Senator McInnis: Would you just distinguish that for me?

Mr. Cook: Yes, thank you. Our roots were in the Coast Guard Auxiliary back in the 1980s. A couple of our people had been involved in the development at that time. It was user-driven; a man, person or family had a boat. They would be qualified by the Coast Guard, however that used to be. They would have a certain amount of equipment installed, and then they would be subject to on-calls.

inclure dans notre rapport pour améliorer les activités de recherche et sauvetage maritimes?

M. Cook : Comme je l'ai indiqué, je crois que la Garde côtière fait un travail remarquable sur la côte Ouest, comme le RCM-SAR, d'ailleurs. Si l'objectif est la planification fondée sur des données probantes, l'obtention de renseignements provenant de ces groupes — notamment sur les principales autorités et les intervenants — permettrait de cibler les campagnes de sensibilisation, les campagnes d'application des lois maritimes et l'acquisition d'équipements. Je crois que la Garde côtière n'a pas toujours reçu les ressources dont elle aurait eu besoin sur la côte Ouest.

Ma recommandation serait d'inviter ces gens à comparaître et de les écouter attentivement, puisque ce sont les véritables spécialistes dans ce domaine. Si j'étais à leur place et que je devais parler des besoins, un navire ou un équipement précis, je dirais : « Voici les preuves. » Ce serait assez facile à vérifier; vous pourriez faire une comparaison avec d'autres gardes côtières, comme la garde côtière américaine ou la RNLI, pour déterminer les besoins dans ce contexte maritime.

Je ne pense pas que la solution à ces problèmes passe par une planification centralisée. Elle devrait être adaptée à l'échelle locale ou être fondée sur l'observation de ceux qui sont sur le terrain. Voilà ce que je recommanderais.

La sénatrice Poirier : Merci.

Le sénateur McInnis : Merci beaucoup d'être venu.

Par rapport à votre réponse, je ne suis pas certain que Transports Canada accorde assez d'attention à la Garde côtière. C'est ce que nous avons entendu à deux ou trois reprises lors de nos réunions. J'oublie depuis quand la Garde côtière relève du ministère, mais on ne lui accorde tout simplement pas assez d'importance. Nous devrions peut-être en faire mention dans notre rapport.

Quoi qu'il en soit, vous faites un travail formidable. Pourriez-vous me dire ce qui distingue votre organisme du Service auxiliaire de recherche et de sauvetage? Vos activités sont-elles axées sur les interventions en cas d'incident? Vos navires sont-ils déployés tous les jours?

M. Cook : Non.

Le sénateur McInnis : Pourriez-vous simplement me dire ce qui vous distingue?

M. Cook : Oui; merci de la question. Nos origines sont liées à la création de la Garde côtière auxiliaire, dans les années 1980. Deux ou trois de nos membres ont participé à sa création à l'époque. C'était axé sur les usagers; par exemple, un propriétaire de bateau — un homme, une personne ou une famille — devait obtenir une qualification de la Garde côtière,

We did that for several years, until our population base spread all over the Lower Mainland. We found we couldn't be an on-call organization. We also found we developed a niche, and that niche was based originally around the fishing industry. When there were major fisheries on, we would be out. That's still the case, and it will be this August, September and October, if the sockeye come back.

So there were those events.

Because some of our people were avid sailors, we've often acted as safety boats for sailing races. The next will be in two weeks.

We're often event-driven, but we also do patrols. If there's a major event on the water in Vancouver, we'll be out waiting for the inevitable calls for assistance. We try to plan six months in advance for our training, either general or specialized training.

For instance, today, we are getting our annual training from Transport Canada about boating safety. We will be able to provide volunteer boating safety checks to pleasure boaters. We think that's an important part of education. Many boaters are not well equipped or don't know what resources they should have on the water. That's an important activity. We're trying to get more into that — not just events and individual patrols at sea, but various kinds of marine safety through other organizations or actual events like going to a marina on a Saturday and asking the boaters if they'd like their boats to be checked for safety equipment. It's a combination of those events.

We're definitely not on call. Our niche has been planned events when there might not be any Coast Guard presence immediately. They know the event is happening; we always check in with Coast Guard radio when we're out doing something, and we keep them updated when there's an event on. And we're their eyes and ears if something should occurred.

It's that kind of activity.

Senator McInnis: I took it from your answer to Senator Poirier that the idea of this came from the U.K.?

selon les critères de l'époque. On installait alors certains équipements sur le bateau, qui devait intervenir sur appel.

Nous avons participé pendant plusieurs années, jusqu'à ce que nous ayons des membres dans l'ensemble du Lower Mainland. Nous avons alors constaté que notre organisation ne pouvait plus intervenir sur appel. Nous avons en outre constaté que nous nous étions spécialisés dans un marché particulier, initialement, soit l'industrie de la pêche. Nous allions en mer pendant les pêches importantes, ce qui est toujours le cas. Cette année, ce sera en août, septembre et octobre, si le saumon rouge revient.

Nous étions donc présents à ces occasions.

Nos navires ont souvent joué le rôle d'embarcation de sécurité lors de courses de voiliers, puisque certains de nos membres sont des adeptes de la voile. La prochaine course aura lieu dans deux semaines.

Nos activités sont souvent axées sur les événements, mais nous faisons des patrouilles. Nous assurerons une présence lors des importants événements nautiques de Vancouver pour répondre aux inévitables appels de détresse. Nous essayons de nous y préparer six mois d'avance grâce à une formation générale ou spécialisée.

À titre d'exemple, nous suivrons aujourd'hui la formation annuelle sur la sécurité nautique offerte par Transports Canada. Cela nous permettra de mener bénévolement des inspections de sécurité nautique auprès des plaisanciers. Nous considérons qu'il s'agit d'un aspect important de la sensibilisation, car beaucoup de plaisanciers n'ont pas un équipement adéquat ou ne savent pas ce qu'ils devraient avoir avec eux lorsqu'ils sont sur l'eau. C'est une activité importante. Nous essayons d'en faire plus à cet égard. On ne parle pas uniquement d'événements et de patrouilles en mer, mais de diverses activités liées à la sécurité nautique menée par l'intermédiaire d'autres organismes. Nous pouvons aussi intervenir en organisant des événements dans une marina, le samedi, pour demander aux plaisanciers s'ils voudraient que nous inspections le matériel de sécurité qu'ils ont à bord. Donc, c'est une combinaison d'activités.

Nous ne fonctionnons absolument pas sur appel. Nos activités sont axées sur des événements prévus, mais pour lesquels la Garde côtière pourrait ne pas être en mesure d'assurer une présence immédiate. La Garde côtière est au courant des activités, mais nous faisons toujours un suivi par radio lorsque nous intervenons, de façon à ce qu'elle soit au courant tout au long de l'événement. En somme, nous agissons à titre d'observateurs pour la Garde côtière, en cas d'incident.

Voilà la nature de nos activités.

Le sénateur McInnis : Je crois comprendre, d'après votre réponse à la sénatrice Poirier, que l'idée vient du Royaume-Uni?

Mr. Cook: Some of our people, yes, grew up in the harbour where the RNLI is centralized. We take some of our modelling from the RNLI, yes.

Senator McInnis: But it hasn't caught on on the East Coast?

Mr. Cook: No, it's Coast Guard Auxiliary. I don't know how the RCM-SAR started because they did change nature. I'm sure you gathered that. They're not auxiliary with people with their own boats. These are all fast, rigid-hauled inflatables. They're on call 24/7. A different population group. Younger people are in that group. It's not owners of boats anymore. But everywhere else in the country, I understand the Coast Guard Auxiliary is still based on owners affiliated with the Coast Guard.

Senator Raine: Thank you very much, Mr. Cook, for being here and for giving us a good understanding of a small but very important organization because you do look and see where the events are happening, where they need this extra support. There's no way you could have staff up for that on an year-round basis.

Mr. Cook: No.

Senator Raine: It's like you can't build a cathedral for Easter Sunday.

Mr. Cook: Exactly.

Senator Raine: So I totally appreciate what you're doing. In reading your report, which you didn't go into detail on, I was astonished and very distressed to see that you are being treated very badly by the Treasury Board on classifying your boat that you have gone to so much trouble to raise the money to purchase. You're having to pay duties on it at a rate higher than pleasure crafts. Can you explain that, and how can we do something to change that?

Mr. Cook: Thank you, senator. You never want to provoke Treasury Board. I was in the Navy a long time. So you never want to do that. I had just joined the outfit when we bought the British boat. We used brokers. We brought it in. We thought it was all organized. A year later, our organization was subject to one of these assessments by CBSA, an import duty. I don't think we're being treated badly. I think we're being treated as any other importer. But I think our situation is one where we're still hoping to bring it through our MP back up to the ministers for a discretionary decision, perhaps, based on administrative fairness or equity, really— the equity principle— in that we are a volunteer organization. We don't bring these boats in for pleasure. Well, we have a lot of fun at sea, but we don't bring them in for pleasure. These are boats we know are capable of doing a job that assists the Coast Guard and the government. We

M. Cook : Certains de nos membres ont grandi près du port où la RNLI est basée. La RNLI nous a servi de modèle.

Le sénateur McInnis : Mais cela n'a pas fait école sur la côte Est?

M. Cook : Non; c'est la Garde côtière auxiliaire. Je ne connais pas les origines exactes du RCM-SAR, car cela a évolué. Je suis certain que vous l'aviez compris. Il ne s'agit pas d'une garde côtière auxiliaire formée de gens ayant leur propre bateau. Il s'agit de navires pneumatiques à coque rigide très rapides; ils sont sur appel en tout temps. On parle ici d'un segment de population différent : ce ne sont plus des propriétaires de bateau, mais des jeunes. Je crois savoir que partout ailleurs au pays, la Garde côtière auxiliaire est toujours formée de propriétaires affiliés à la Garde côtière.

La sénatrice Raine : Monsieur Cook, merci beaucoup d'être ici et de nous avoir mieux fait connaître votre organisme. Il est important, malgré sa petite taille, étant donné le rôle qu'il joue pour la surveillance lors d'événements, là où cette aide supplémentaire est nécessaire. Il vous serait absolument impossible d'avoir l'effectif nécessaire tout au long de l'année.

M. Cook : En effet.

La sénatrice Raine : On ne peut construire une cathédrale du jour au lendemain, disons avant le dimanche de Pâques.

M. Cook : Exactement.

La sénatrice Raine : Je vous suis extrêmement reconnaissante de votre travail. En lisant votre rapport, que vous n'avez pas abordé en détail, j'ai été stupéfaite et très désemparée de voir le traitement horrible qui vous a été réservé par le Conseil du Trésor pour la classification du navire qui a nécessité tant d'efforts de financement de votre part. Le taux pour les droits qu'on vous exige est plus élevé que le taux applicable aux embarcations de plaisance. Pouvez-vous expliquer cela? Que pouvons-nous faire pour changer la situation?

M. Cook : Merci, sénatrice. On ne veut jamais provoquer le Conseil du Trésor, jamais. J'ai longtemps été dans la marine; je venais d'arriver à la CLI lorsque nous avons fait l'acquisition du navire britannique. Nous avons fait appel à des courtiers, puis nous avons importé le navire. Nous croyions que tout était bien planifié. Un an plus tard, nous avons fait l'objet d'une procédure de détermination des droits d'importation de l'ASFC. Je ne pense pas que nous avons été traités injustement. Je pense que nous avons reçu le même traitement que tout autre importateur. Cela dit, je dirais que dans notre cas, nous espérons réussir à interpeller les ministres, par l'intermédiaire de notre député, afin qu'ils utilisent leur pouvoir discrétionnaire, peut-être, afin de respecter le principe de l'équité administrative, essentiellement, puisque nous sommes un organisme bénévole. Nous n'importons pas ces navires pour des activités de plaisance. Certes, nous

were shocked to find that we were not only subject to a duty that any big yacht owner would pay but three times the duty, based on what I believe is quite an old regulation dealing with lifeboats.

The nature of lifeboats has changed. We all saw the movies in World War II. Lifeboats were open boats, and people rowed or had a little outboard. Well, they're very sophisticated vessels now, and they're often purpose-built, like the one we got from the RNLI. This boat is old. We knew it would have maintenance and other issues. That's where we were putting our budget. As soon as we get it, we had it in for a refit and update. Then, within the year, we had to divert monies we only just had in order to pay off this import duty, which was three times the amount that a yacht owner would pay. That I just do not understand. That's why we're going to be taking it forward, again through our MP. We went through the process. It more or less drifted away, so we have to make another effort.

I'm glad you read that, senator, because it was a concern to us.

Senator Raine: We're talking an import duty of 25 per cent of $3.5 million.

Mr. Cook: No. The boat cost us $64,000. We had hoped for no duty because we made the case we are a volunteer organization. We raise all our own funds. We are not driving pleasure boats around the water. So we thought for a 0. Then, we hoped for 8 or 9 per cent, which would be any other private boat, but we got hit with a 27 per cent duty, based on a definition of a lifeboat in the regulations that we think is very old and outdated.

Senator Raine: So because it's not an open lifeboat, it gets classed as a luxury liner?

Mr. Cook: I don't know what classification it fell under. In fact, I think some of the documents said it fell under a catchall kind of description that would even be things such as small warships and so on.

avons beaucoup de plaisir lorsque nous sommes en mer, mais ce n'est pas pour cela que nous importons ces bateaux. Nous le faisons parce que nous savons qu'ils peuvent servir à appuyer la Garde côtière et le gouvernement. Nous étions stupéfaits d'apprendre que nous devions payer des droits comme tout propriétaire de grand yacht, mais qu'ils seraient trois fois plus élevés, aux termes d'un règlement sur les bateaux de recherche et sauvetage que je trouve plutôt dépassé.

Les navires de recherche et sauvetage ont changé. Nous avons tous vu les films de la Seconde Guerre mondiale. À l'époque, les bateaux de sauvetage étaient des bateaux ouverts qui fonctionnaient à rames ou à l'aide de petits moteurs hors-bord. De nos jours, ce sont des navires très perfectionnés, souvent construits à des fins de recherche et sauvetage, comme celui que nous avons acquis de la RNLI. C'est un vieux navire. Nous savions qu'il y aurait des problèmes d'entretien, entre autres, et nous avions prévu le budget en conséquence. Nous avons entrepris des travaux de modernisation et de mise à niveau dès que nous l'avons reçu. Dans l'année qui a suivi, nous avons dû réaffecter les fonds que nous venions de recevoir afin de payer des droits à l'importation trois fois plus élevés que ceux qu'on aurait exigés à un propriétaire de yacht. Je ne comprends vraiment pas pourquoi il en est ainsi. C'est pourquoi nous avons décidé de contester la décision, par l'intermédiaire de notre député, encore une fois. Nous avons fait tout le processus, mais comme tout est parti à la dérive, en quelque sorte, nous devons faire un effort supplémentaire.

Je suis heureux que vous ayez lu cela, sénatrice, car c'est une de nos préoccupations.

La sénatrice Raine : On parle de droits à l'importation représentant 25 p. 100 de 3,5 millions de dollars.

M. Cook : Non. Le coût du navire était de 64 000 $. Nous espérions être exonérés de droits, en faisant valoir que nous sommes un organisme bénévole. Nous avons recueilli tous nos fonds nous-mêmes. Nos navires ne sont pas des embarcations de plaisance. Donc, à l'origine, nous espérions être exonérés de droits, puis nous espérions que les droits seraient de 8 p. 100 ou 9 p. 100, comme tout autre bateau privé, mais nous avons été frappés de droits de 27 p. 100 en fonction d'une définition du terme « embarcation de sauvetage » que nous considérons comme très vieille et dépassée.

La sénatrice Raine : Donc, parce que ce n'est pas une embarcation ouverte, c'est classé comme un navire de luxe?

M. Cook : Je ne sais pas dans quelle catégorie il a été placé. En fait, selon certains des documents, le bateau relevait d'une description fourre-tout incluant même des bateaux comme de petits navires de guerre et ainsi de suite.

Anyway, thank you for bringing it up. It is an ongoing concern because the funds we had to divert from that are still funds we need for our repairs, maintenance and upgrades of the boats. We hope to prevail eventually, but we're not sure.

Senator Raine: I'm sure you're going to submit something soon. Could you send us a copy, and perhaps we could make a recommendation to support your application?

Mr. Cook: Yes, thank you.

Senator Raine: Because you're right; it doesn't make sense. I'm sure any person with commonsense would say, "Here you are, totally volunteer, raising the money from charity, as a charity, and having to pay an amount that we're saving the taxpayers of Canada on the whole operation."

Mr. Cook: Well, we certainly virtuously think we are. So that's why we're hoping we can have a change in that regard. I think, there, we'd be speaking for any volunteer organization. If there are any ways they can be exempted from commercial kinds of payments, where possible, it translates immediately into a more effective organization.

The Chair: This fee, is that a one-time?

Mr. Cook: It was a one-time, yes.

The Chair: A one-time fee. Okay. I just wanted to be clear.

Senator Coyle: Thank you so much for your presentation but also for the important work you're doing. Most of my career has been in the non-profit sector, and I've been very much associated with a variety of charities. I really appreciate what you're going through and what you're contributing.

Just on that last point, before I get to my main question, we have a committee of the Senate looking at charities right now, do we not? Not to say that this shouldn't be dealt with more expeditiously than that, but it's another little aspect because, meeting with people like you, we learn about different aspects of our charities and the needs that our charities have that are distinct from other sectors in Canada. So thank you for bringing that to our attention and to Senator Raine for putting the emphasis on that.

My question is about your sustainability as an organization. You've raised it yourself. Senator Poirier also mentioned the common issues that charities have across Canada, both with fundraising and the need there is for personnel with that

De toute façon, merci d'avoir soulevé cela. C'est une préoccupation constante, car à cause des fonds que nous avons utilisés pour cela, nous avons toujours besoin de fonds pour nos travaux de réparation, d'entretien et de mise à niveau des bateaux. Nous espérons venir à bout de cela, à terme, mais nous n'en sommes pas sûrs.

La sénatrice Raine : Je suis sûre que vous allez soumettre quelque chose bientôt. Pouvez-vous nous en envoyer un exemplaire? Nous pourrions peut-être faire une recommandation à l'appui de votre demande.

M. Cook : Oui. Merci.

La sénatrice Raine : Car vous avez raison; c'est insensé. Je suis sûre que toute personne sensée dirait : « Vous êtes des bénévoles et vous misez sur la charité pour amasser l'argent, à titre d'organisme de bienfaisance, et vous devez payer un montant alors que vous permettez au contribuable canadien d'économiser de l'argent sur l'ensemble de l'opération. »

M. Cook : Eh bien, nous osons du moins croire que c'est ce que nous faisons. C'est la raison pour laquelle nous espérons un changement à cet égard. Je pense que nous pouvons parler pour toute organisation bénévole. Si une exemption des paiements de nature commerciale est possible, cela se traduit immédiatement par une plus grande efficacité de l'organisation.

Le président : Est-ce qu'il s'agit de frais uniques?

M. Cook : Oui.

Le président : Des frais uniques, donc. Je voulais éclaircir cela.

La sénatrice Coyle : Je vous remercie infiniment de votre exposé, ainsi que du travail important que vous accomplissez. J'ai passé la plus grande partie de ma carrière dans le secteur sans but lucratif, et j'ai été dans une grande mesure associée à diverses œuvres de bienfaisance. Je comprends vraiment ce que vous vivez, ainsi que votre contribution.

Je veux souligner, sur ce dernier point, avant de poser ma question principale, que nous avons un comité sénatorial qui se penche sur les organismes de bienfaisance, en ce moment, n'est-ce pas? Je ne dis pas qu'il ne faut pas traiter de cela de façon plus expéditive, mais c'est un autre aspect, car à rencontrer des gens comme vous, nous en apprenons sur divers aspects de nos œuvres de bienfaisance et de leurs besoins, qui sont différents de ceux des autres secteurs au Canada. Je vous remercie, par conséquent, de porter cela à notre attention, et je remercie la sénatrice Raine de mettre l'accent là-dessus.

Ma question porte sur la durabilité de votre organisation. Vous avez vous-même soulevé cela. La sénatrice Poirier a aussi mentionné les problèmes communs des organismes de bienfaisance à l'échelle du Canada, aussi bien pour la collecte de fonds et le besoin de personnel possédant cette expertise que

expertise but also just replenishing your volunteer base for the main purpose of your organization.

You operate in a part of our country where there is a very large concentration of Indigenous peoples and a growing young population, particularly, in that population.

I'm just curious. Have you had any luck in reaching out and recruiting people from the Indigenous community who are engaged in fishing and are on the waters there and, in particular, some of that younger generation?

Mr. Cook: Thank you for that question. I didn't include it. Yes, we have had members from two of the local bands, and we also work with them as part of our work with fisheries. Often these major fisheries have divisions within them. There's the Aboriginal food fishery. There are two or three other components of that and then the major commercial operations. We're often out patrolling when the Aboriginal food fishery is on. We have a couple of friends who are on their fisheries protection boats. So they often come alongside, and we exchange our experiences for the day.

So, yes, some members have been Aboriginal. No, we haven't reached out well enough to the young people. We found that one of our challenges across the board is reaching out to younger people. That's why I, with my Navy background, look at potentially Navy or young Coast Guard people or the marine colleges, where there are many young people undergoing training. They are two- or three-year courses.

We can provide them a practicum where they can get plate time and hopefully we have the capability of signing off some of their sea requirements, which would be a useful quid pro quo for us to get younger people as well.

Senator Coyle: Just as you have from your Navy background brought on folks who would be able to relate to you and your background, I'm sure that's a strategy you're using with your other members, including those few people you've mentioned who are in the Indigenous community. They would be the logical links so the young people or middle-aged people would see themselves there. Right?

Mr. Cook: Absolutely. There's a value to us doing it. I believe — and mainly from what I've read — that it's the mid-coast where some of the Coast Guard initiatives will be now with some of the Indigenous communities. They were the people who turned out when the *Queen of the North* went down. They were there within an hour in the dark of the night. They're a great resource. I believe the Oceans Protection Plan will increase the amount of emphasis on that part of the coast where there are many very skilled seamen who could be involved in search and rescue, given basic amounts of equipment and training.

pour le remplacement des bénévoles que vous perdez, pour la réalisation de l'objectif principal de votre organisation.

Vous fonctionnez dans une partie du pays où se trouve une très importante concentration de peuples autochtones ainsi qu'une population jeune et en croissance, surtout.

Je suis curieuse. Avez-vous réussi à établir des contacts et à recruter des gens dans les collectivités autochtones dont les membres pêchent et se trouvent sur l'eau, en particulier parmi les jeunes?

M. Cook : Je vous remercie de cette question. Je ne l'ai pas incluse. Oui, nous avons eu des membres de deux des bandes locales, et nous travaillons aussi avec ces gens pour ce qui est du secteur des pêches. Souvent, les pêches importantes sont subdivisées. Il y a la pêche de subsistance des Autochtones. Il y a deux ou trois autres éléments de cela, puis les activités commerciales importantes. Nous sommes souvent en train de patrouiller pendant la pêche de subsistance des Autochtones. Nous avons quelques amis qui se trouvent sur leurs bateaux de protection des pêches. Ils viennent souvent nous rejoindre, et nous discutons de nos expériences de la journée.

Alors, oui, nous avons eu des membres autochtones. Et non, nous n'avons pas établi d'assez bons contacts avec les jeunes. Nous avons constaté que l'un de nos défis de façon générale est de joindre les jeunes. C'est la raison pour laquelle, ayant été dans la marine, je cherche du côté de la marine, des jeunes de la Garde côtière ou des collèges maritimes, là où de nombreux jeunes suivent de la formation. Ce sont des cours de deux ou trois ans.

Nous pouvons leur offrir un stage pratique et, nous l'espérons, avoir la capacité de confirmer la réalisation d'une partie de leurs exigences en mer, ce qui constituerait pour nous une bonne contrepartie pour l'obtention des services de jeunes gens.

La sénatrice Coyle : Tout comme vos antécédents dans la marine vous ont amené à aller chercher des gens capables d'établir des relations avec vous et vos antécédents, je suis sûre que c'est une stratégie que vous utilisez avec vos autres membres, y compris les quelques personnes que vous avez mentionnées et qui sont membres des collectivités autochtones. Ils seraient le lien logique qui ferait que les jeunes ou les personnes d'âge moyen se verraient là, n'est-ce pas?

M. Cook : Absolument. Il est valable que nous le fassions. Je crois — principalement d'après ce que j'ai lu — que c'est dans la zone centrale de la côte que certaines des initiatives de la Garde côtière se réaliseront avec certaines collectivités autochtones. Ce sont ces gens qui sont venus quand le *Queen of the North* a fait naufrage. En pleine nuit, ils étaient rendus sur place en une heure. Ils forment une formidable ressource. Je crois que, avec le Plan de protection des océans, on va mettre davantage l'accent sur cette partie de la côte où se trouvent de nombreux marins très expérimentés qui pourraient participer aux

Senator Coyle: Thank you very much.

The Chair: I believe Senator Raine has a supplementary to that question?

Senator Raine: Yes. We heard during our visit to British Columbia that because the Canadian Coast Guard College is located on the Atlantic coast it isn't really serving the needs in an efficient way of providing some of the training that could happen with groups like yours and reaching out to First Nations and the expansion of their capacity.

Would you see the need for some form of training facility on the West Coast? Would that help?

Mr. Cook: Selfishly I would say absolutely because maybe groups such as ours could also participate. The simulation training is a proven skill. Navigation simulation or even just handling of boats kind of simulation. It doesn't take a big facility to have a good simulator now. It could be a couple of boats. That kind of training facility would be very useful. It would become a centre of excellence.

Senator Raine: And then you can see that your two boats, which are unique in their own way, could provide actual hands-on experience for young people or people entering into the maritime SAR?

Mr. Cook: As it stands now, we do to some extent with one of our boats — it has not bad accommodations — take out groups whenever we can. We make ourselves available. The power squadrons are often teaching their people navigation. That's a very good group that engages many civilian boaters. They offer good courses. We can be an at-sea platform.

My colleague who owned the other boat has worked with the marine colleges in past years, taking out groups of students for 24 or 48 hours and running them through basic seamanship training. Our boats are useful platforms for that and gives us a sense of being plugged into the training and marine community.

And that's one of my other recommendations. There are many different entities. With more coordination, there could be more bang for the buck because there are some facilities out there, Senator Raine. There are simulators and fire-fighting schools, for example. These could be used for a wider audience. Many of the resources are there already but they could be expanded.

La sénatrice Coyle : Merci beaucoup.

Le président : Je crois que la sénatrice Raine a une question complémentaire à cela?

La sénatrice Raine : Oui. Nous avons appris, lors de notre visite en Colombie-Britannique, que parce que le Collège de la Garde côtière canadienne se trouve sur la côte atlantique, il ne répond pas vraiment efficacement au besoin de donner de la formation à des groupes comme le vôtre et d'établir des contacts avec les Premières Nations afin d'accroître leurs capacités.

Trouveriez-vous nécessaire qu'il y ait une forme d'établissement de formation sur la côte Ouest? Est-ce que ce serait utile?

M. Cook : Je dirais égoïstement que oui, absolument, car de nombreux groupes comme le nôtre pourraient aussi participer. L'entraînement de simulation est une façon éprouvée d'acquérir les compétences — la simulation de navigation ou même un type de simulation axé sur les manœuvres. Il ne faut pas un établissement important pour avoir une bonne simulation. Deux bateaux pourraient suffire. Ce genre d'installation de formation serait très utile. Cela deviendrait un centre d'excellence.

La sénatrice Raine : Et vous pouvez voir que vos deux bateaux, qui sont uniques à leur façon, pourraient permettre l'acquisition d'une expérience pratique pour des jeunes, ou pour des jeunes qui se consacrent aux opérations de recherche et sauvetage maritimes?

M. Cook : En ce moment, dans une certaine mesure, avec un de nos bateaux — il n'est pas mal équipé —, nous sortons des groupes quand nous le pouvons. Nous nous rendons disponibles. Les escadrilles de plaisance enseignent souvent la navigation à leurs gens. C'est un très bon groupe qui engage de nombreux plaisanciers civils. Ils offrent de bons cours. Nous pouvons être une plateforme en mer.

Mon collègue qui était propriétaire de l'autre bateau a travaillé ces dernières années avec les collèges maritimes. Il emmenait des groupes d'étudiants pour 24 ou 48 heures et leur offrait un entraînement de base en matelotage. Nos bateaux sont des plateformes utiles pour cela, et nous avons ainsi le sentiment d'être liés au milieu de la formation et à la communauté maritime.

Et c'est une de mes autres recommandations. Il y a de nombreuses entités différentes. Avec une plus grande coordination, on pourrait faire plus avec les fonds, car il y a des installations, là-bas, sénatrice Raine. Il y a des simulateurs et des écoles de lutte contre les incendies, par exemple. Cela pourrait servir à un plus vaste public. Bien des ressources sont déjà là, mais elles pourraient être développées.

Senator Gold: That really was a wonderful segue to my question, because in your remarks, your text and in our discussion, you've alluded to the importance of collaboration. As my colleagues have pointed out and as we've heard, we are under-resourced in terms of the Coast Guard for a number of reasons and our geography is such that even if we had more resources we would always be challenged to prioritize the deployment of those assets.

In order to enhance collaboration and joint training so we deploy our assets in the most effective and efficient way, what recommendation would you recommend we make to take the different pieces and create a framework within which we could really do a far better job on the West Coast in bringing your groups, the Coast Guard and others together to take a quantum leap forward in the important coordinated effort to save lives at sea?

Mr. Cook: My recommendation would be getting the existing leadership of these organizations for a purposeful discussion. They could provide numerous, very practical ways of improving that coordination. That's what they're all trying to do, but if they were then challenged to give us a plan or give us the constraints and the challenges and then we can build a plan, I think I would start with the people on the ground and ask them specifically how better to coordinate, to communicate, and you would get a wealth of very doable kinds of procedures.

Senator Gold: We can make a recommendation but a recommendation has to be acted upon. To whom should that recommendation be directed? It doesn't sound like it would cost a lot of money to convene all the relevant players and provide them with the resources both to think and produce a blueprint for action. To whom should the recommendation be directed? Who is the best entity to make this happen?

Mr. Cook: I believe I would start with the Coast Guard. I've known Roger Girouard, the Assistant Commissioner for the Western Region, for many years. He is formerly of the Navy as well. He has a larger picture. As the admiral for the West Coast, he was in charge of search and rescue for the West Coast before he retired and then joined the Coast Guard. And he's a very good administrator. There's someone who would drive it.

The senior Coast Guard people I've met, right down to the coxswains of boats, are very experienced and knowledgeable people. Port Metro Vancouver is important because there is a lot of expertise there. The master mariner community should be involved if there is an increase in tanker or deep-sea traffic in the river into the port. A couple of them are on our board and are very experienced. They're an entity used to working with other entities in a complex environment. I think all the leadership is

Le sénateur Gold : C'est vraiment une transition parfaite pour ma question, car dans votre déclaration, votre document et vos propos, vous avez fait allusion à l'importance de la collaboration. Comme mes collègues l'ont souligné, et comme nous l'avons appris, les ressources de la Garde côtière sont insuffisantes pour diverses raisons, et notre géographie est telle que même si nous avions plus de ressources, nous aurions toujours de la difficulté à établir les priorités pour le déploiement de ces ressources.

D'après vous, pour améliorer la collaboration et la formation conjointe de manière à déployer nos actifs de la façon la plus efficace possible, quelle recommandation devrions-nous faire pour rassembler les différentes pièces en un cadre qui nous permettrait de bien mieux coordonner, sur la côte Ouest, vos groupes, la Garde côtière et d'autres intervenants, ce qui leur permettrait de faire un bond prodigieux vers la coordination des efforts, si importante pour sauver des vies en mer?

M. Cook : Je recommanderais de réunir les dirigeants actuels de ces organisations pour une discussion pertinente. Ils pourraient présenter de nombreuses façons très pratiques d'améliorer cette coordination. C'est ce qu'ils essaient tous de faire, mais s'ils étaient mis au défi de nous donner un plan ou de nous donner les contraintes et les enjeux nous permettant ensuite d'établir un plan, je crois que je commencerais par les gens sur le terrain et je leur demanderais précisément comment améliorer la coordination et la communication. Vous obtiendriez ainsi une mine d'idées de procédures très réalisables.

Le sénateur Gold : Nous pouvons faire une recommandation, mais il faut que quelqu'un mette la recommandation en œuvre. À qui faudrait-il adresser cette recommandation? Je n'ai pas l'impression qu'il serait très coûteux de réunir tous les intervenants pertinents et de leur donner les ressources nécessaires pour réfléchir à un plan d'action et pour en produire un. À qui faudrait-il présenter la recommandation? Quelle est la meilleure entité pour veiller à ce que cela se fasse?

M. Cook : Je crois que je commencerais par la Garde côtière. Je connais depuis des années Roger Girouard, le commissaire adjoint pour la région de l'Ouest. Il était dans la marine aussi. Il a une vision plus globale. Quand il était amiral sur la côte Ouest, il était responsable des opérations de recherche et sauvetage de la côte Ouest avant de prendre sa retraite et de se joindre à la Garde côtière. Il est en plus un excellent administrateur. C'est quelqu'un qui pourrait mener cela.

Les supérieurs de la Garde côtière que j'ai rencontrés, jusqu'aux patrons d'embarcation, sont des gens très expérimentés et bien renseignés. Le port de la ville de Vancouver est important, car il s'y trouve beaucoup d'expertise. La communauté des capitaines au long cours devrait être incluse s'il y a une augmentation du trafic de pétroliers ou du trafic maritime dans la rivière menant au port. Nous en comptons quelques-uns au sein de notre conseil, et ils sont très expérimentés. C'est une

there. I would probably start with the Coast Guard as a coordinating entity.

Senator Gold: Thank you. That's very helpful.

Senator Raine: I would ask you if you can elaborate. I was a bit surprised to see there was a change of policy where in the past when you were doing your services for the roe herring fishery you got no-cost barracks accommodation at HMCS *Quadra* in Comox, and now you've been informed that Treasury Board wants you to be charged at commercial rates available in the surrounding community. This is a tourism community. They will charge $200 a night. It doesn't make sense. You were volunteering your services and will stay in the barracks because you're providing an open lifeboat.

Mr. Cook: Thank you for that, senator. Again, that was our other concern because the base was very supportive of us. I would go over a month or two in advance and talk to base commander and the operations people. They understood we didn't have the resources to live on the economy for two or three weeks at a time. We needed to come alongside somewhere. They were very supportive for a couple of years. They apologized for the change. They said it's out of our hands. So we talked to the West Coast admiral at the time, he took it up through his chain, we've talked to a couple of MPs, but so far we have not had a change in that.

I put that in not just for our complaint, but also I think it would affect other small charitable organizations. If they're doing an activity of benefit to the public, whether provincial or federal or large communities, these barriers make life much more difficult.

It made it cost prohibitive for us until we got our other boat refitted. For the last three weeks, we were sleeping on air mattresses in sleeping bags on the boat because we wanted to have a 24/7 capability at the roe herring fishery.

I'm glad we went because the year before, a boat went down and a young fellow was lost, and a couple of our people knew him. And we were very sorry we weren't there to assist; I don't know if we could have. But I think our presence was well regarded there. I wasn't surprised. I was at pleased how many fishermen came up and said, "Thanks for being here. This is helpful to us."

It partly resulted in us being able to live aboard our other boat. It just made it much more difficult for planning.

entité habituée à travailler avec d'autres entités dans un environnement complexe. Je pense que tout le leadership est là. Je commencerais probablement par la Garde côtière, en guise d'entité de coordination.

Le sénateur Gold : Merci. C'est très utile.

La sénatrice Raine : J'aimerais que vous entriez dans les détails. J'ai trouvé un peu surprenant le changement de politique. Dans le passé, quand vous offriez vos services pour la pêche au hareng rogué, vous aviez accès sans frais à des casernes au MCSM *Quadra*, à Comox, alors que maintenant, on vous a appris que le Conseil du Trésor veut qu'on vous impose des taux commerciaux correspondant à ce qui a cours dans la collectivité environnante. C'est une collectivité touristique. Ils vont exiger 200 $ par nuit. C'est insensé. Vous offriez vos services bénévolement et restiez dans les casernes parce que vous fournissiez un radeau de sauvetage.

M. Cook : Je vous remercie, sénatrice. Encore une fois, c'était notre autre préoccupation, car la base nous offrait un solide appui. J'y allais un mois ou deux à l'avance pour parler au commandant et aux gens des opérations. Ils comprenaient que nous n'avions pas les ressources pour vivre dans des logements civils pendant deux ou trois semaines à la fois. Il nous fallait pouvoir accoster quelque part. Ils nous ont bien soutenus pendant quelques années. Ils se sont excusés du changement. Ils ont dit qu'ils n'avaient pas le contrôle. Nous avons donc parlé à l'amiral de la côte Ouest, qui a soumis cela à sa chaîne de commandement, nous avons parlé à quelques députés, mais à ce jour, il n'y a aucun changement sur ce plan.

Je ne mentionne pas cela que pour nous, mais je pense que cela va toucher aussi d'autres petits organismes de bienfaisance. S'ils s'adonnent à une activité qui profite au public, que ce soit à l'échelon provincial ou fédéral, ou au sein d'importantes collectivités, les obstacles de ce genre rendent la vie beaucoup plus difficile.

Cela a été très coûteux pour nous, jusqu'à ce que notre autre bateau soit remis en état. Les trois dernières semaines, nous dormions sur le bateau dans des sacs de couchage, sur des matelas pneumatiques, parce que nous voulions une capacité opérationnelle en tout temps pendant la pêche au hareng rogué.

Je suis content que nous y soyons allés, car l'année précédente, un bateau avait coulé et un jeune avait péri. Deux de nos gens le connaissaient, et nous étions vraiment désolés de ne pas avoir été là pour aider; je ne sais pas si nous aurions pu. Cependant, je crois que notre présence était bien vue là-bas. Je n'ai pas été surpris. J'ai été ravi du nombre de pêcheurs qui sont venus nous dire : « Merci d'être là. Cela nous aide tous. »

C'est en partie ce qui nous a permis de vivre à bord de notre autre bateau. Cela a simplement rendu la planification beaucoup plus difficile.

Senator Raine: The barracks is there, and cots that are empty and you can't sleep in them with your sleeping bag because Treasury Board says you have to pay $200 a night; ridiculous.

Mr. Cook: That's how we took the issue. I never like to provoke Treasury Board. We're a small organization.

Senator McInnis: You said earlier in your comments that fishermen are an independent lot, and it's hard to get them to change and nothing will ever happen. But there are two things I want you comment on that could change, and Transport Canada could bring about regulations imposing it. I know it's a challenge for Transport Canada because they have to talk to the fishermen's associations and all the interest groups.

I remember there was a fisherman in Newfoundland who told us at one of our hearings that EPIRBs, the beacon, would take the "search" out of search and rescue. They're probably reasonably costly but there is no regulation imposing this, and the same would apply to stress load. Many of these vessels — I think the one in Newfoundland went down because it was overloaded. Do you have any comment on hose two points?

Mr. Cook: That is one I believe is really being wrestled with. Regulation is difficult on an industry that is economically just hanging on.

Every time there is another regulation — and I have heard the fishermen say this — it means more paperwork, maybe having to go to lawyers for advice or finance people. An EPIRB can cost $1,200 to $2,000. Education is important and if there could be support to these groups, I think they'd be more receptive, including involving them in the decision-making. I did mention that we are a member of the Fish Safe organization, which I think on the West Coast is doing a really good job at both bringing fishermen's interests forward, educating them in the requirements, trying to change their ways of thinking and doing some safer kinds of procedures. They represent the fishermen but also understand the fishermen.

Fish Safe has been initiating an EPIRB program in which essentially they will be given to fishermen at low cost or no cost, I believe, if they will participate in some of the kinds of Fish Safe training, like stability training.

A lot of those boats go over because they are badly loaded. The weight is too high, there was too much free surface of fluids inside when they are bringing in fish. If they are given the opportunity to learn and improve their skills and get something out of it, I think that is the way the change some of their

La sénatrice Raine : Les casernes sont là, et les lits de camp sont vides, mais vous ne pouvez pas coucher là avec vos sacs de couchage parce que le Conseil du Trésor dit que vous devez payer 200 $ par nuit. C'est ridicule.

M. Cook : C'est comme cela que nous l'avons pris. Je n'aime pas provoquer le Conseil du Trésor. Nous avons une petite organisation.

Le sénateur McInnis : Vous avez dit précédemment, dans votre déclaration, que les pêcheurs sont des personnes indépendantes, qu'il est difficile de les faire changer et que rien ne va se faire. Toutefois, j'aimerais que vous me parliez de deux choses qui pourraient changer, et Transports Canada pourrait prendre des mesures réglementaires afin de les imposer. Je sais que c'est un défi pour Transports Canada, car ils doivent parler aux associations de pêcheurs et à tous les groupes d'intérêt.

Je me souviens d'un pêcheur de Terre-Neuve qui nous a dit, à l'une de nos audiences, que les radiobalises de localisation des sinistres, les RLS, élimineraient la « recherche » des opérations de recherche et sauvetage. Elles sont probablement assez coûteuses, mais aucun règlement ne les impose, et il en va de même pour les charges et les contraintes. Beaucoup de ces navires... Je pense que le bateau à Terre-Neuve a coulé parce qu'il était surchargé. Avez-vous des observations à faire sur ces deux choses?

M. Cook : C'est une chose qui soulève vraiment les débats. La réglementation est difficile pour une industrie qui tient à peine le coup, économiquement parlant.

Chaque nouveau règlement — j'ai entendu les pêcheurs le dire — s'accompagne de plus de paperasse et, peut-être, de la nécessité de faire appel à des avocats ou à des spécialistes des finances pour avoir des conseils. Une RLS peut coûter de 1 200 $ à 2 000 $. L'éducation est importante, et s'il y avait du soutien pour ces groupes, et si on les consultait pour la prise de décisions, je pense qu'ils seraient plus réceptifs. J'ai mentionné que nous participons au programme Fish Safe qui, je trouve, fait de l'excellent travail sur la côte Ouest en mettant en avant les intérêts des pêcheurs, en essayant de leur faire changer leurs façons de penser et en favorisant des types de procédures plus sûres. Ils représentent les pêcheurs, mais ils comprennent aussi les pêcheurs.

Fish Safe travaille au lancement d'un programme de RLS dans le cadre duquel on donnerait ou céderait à faible coût des RLS aux pêcheurs, je crois, s'ils acceptent de participer à certaines des formations Fish Safe, comme la formation visant la stabilité.

Bien des bateaux chavirent parce qu'ils sont mal chargés. Le poids est trop élevé, l'effet de carène liquide est trop prononcé, quand ils embarquent le poisson. Si on leur donne l'occasion d'apprendre, d'améliorer leurs compétences et d'en tirer quelque chose, je pense que c'est la façon de modifier certains de leurs comportements. Je crois cependant que l'ajout de dispositions

behaviours. But I think more regulation would have a rocky beginning with them, or maybe a judicious combination.

Senator McInnis: I agree, and education is important, there is no doubt about that. But we've heard and seen some really sad stories and it's the value of a life. Very good, and thank you for what you're doing.

The Chair: I thank the senators and Mr. Cook for his participation. It was an opportunity to answer some questions for us and certainly some interesting discussion for us to contemplate, so thank you again for your time.

(The committee continued in camera.)

(The committee resumed in public.)

The Chair: Is someone prepared to move the motion that we adopt the following budget application for the fiscal year ending March 31, 2019, in relation to a special study on maritime search and rescue activities, including current challenges and opportunities, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. We are looking at a fact-finding trip in Ontario and Quebec, and fact-finding and public hearings in Nunavut.

Right now, we have a cost of $184,247, and I would like to have the discretion of the steering committee to adjust that downward if necessary to facilitate the fact of less senators travelling and splitting the whole trip into two different activities, if needed, in our discussions for the end of the day.

Senator Gold: So moved.

The Chair: Senator Gold moved. All those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Contra-minded? Carried.

(The committee adjourned.)

réglementaires serait plutôt mal reçu. Une combinaison judicieuse vaudrait mieux.

Le sénateur McInnis : Je suis d'accord, et l'éducation est importante; cela ne fait aucun doute, mais nous avons entendu des histoires très tristes, et c'est la valeur d'une vie. C'est très bien, et nous vous remercions de ce que vous faites.

Le président : Je remercie les sénateurs, ainsi que M. Cook, pour leur participation. Nous avons pu avoir des réponses à certaines de nos questions et des discussions intéressantes qui nous donnent matière à réflexion, alors je vous remercie encore du temps que vous nous avez consacré.

(La séance se poursuit à huis clos.)

(La séance publique reprend.)

Le président : Est-ce que quelqu'un est prêt à proposer la motion voulant que la demande de budget ci-après pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019, concernant une étude spéciale sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent, soit approuvée en vue d'être soumise au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration? Nous envisageons un voyage d'étude et des audiences publiques au Nunavut.

En ce moment, nous avons un coût de 184 247 $, et j'aimerais que le comité directeur ait la discrétion de réduire ce montant au besoin, si moins de sénateurs se déplacent, et si le voyage est séparé en deux activités distinctes au besoin, pour nos discussions de la fin de la journée.

Le sénateur Gold : J'en fais la proposition.

Le président : Le sénateur Gold en fait la proposition. Ceux qui sont pour?

Des voix : D'accord.

Le président : Ceux qui sont contre? La motion est adoptée.

(La séance est levée.)

WITNESS

Canadian Lifeboat Institution:

Brian Cook, Vice President.

TÉMOIN

Canadian Lifeboat Institution :

Brian Cook, vice-président.